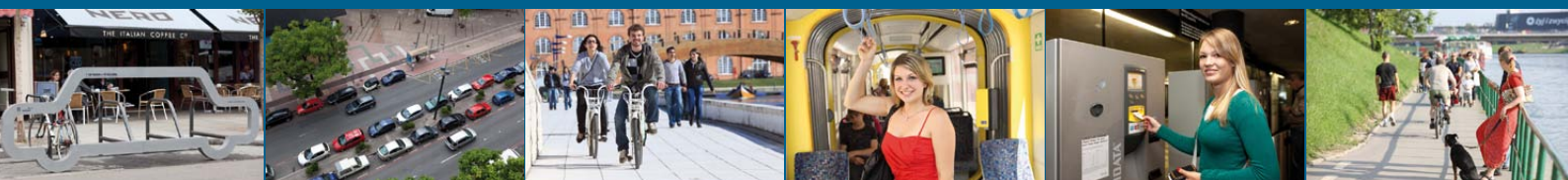




P PUSH & PULL



Argumente favorabile Gestionării Parcărilor

PUSH&PULL - “Sistem de gestionare și stimulare a parcării, ca strategie de succes pentru un transport urban eficient energetic”

Principalele obiective ale proiectului **PUSH&PULL** vizează:

- Economisirea de energie printr-un transfer modal de la autoturism către alte moduri de transport mai durabile;
- Ajutor acordat economiei locale prin încurajarea unei abordări mai raționale a parcării și sprijin oferit orașelor în realizarea de economii financiare prin evitarea costurilor de construcție a parcarilor ; și
- Consolidarea capacității necesare pentru cei ce doresc să pună în aplicare un sistem similar care să atenueze problemele de parcare și construirea argumentelor politice de sprijinire a acestui sistem.

Proiectul cuprinde punerea în aplicare a unor măsuri de gestionare a parcării și mobilității în 7 orașe și o universitate. Toți vor implementa mecanismul-nucleu de finanțare ce utilizează fondurile provenite din taxarea parcării pentru a finanța mobilitatea durabilă.

Această publicație a fost elaborată prin colectarea de informații din studii și publicații existente de către partenerii de proiect și alte părți terțe, reformulând și adăugând text suplimentar. Vă sa utilizați și să copiați conținutul acestei broșuri. Când utilizați și diseminați material din această broșură vă rugăm să faceți referire la site-ul push-pull-parking.eu

Această broșură a fost dezvoltată și scrisă de următoarele persoane din consorțiul **PUSH&PULL**: Tom Rye, Giuliano Mingardo, Martina Hertel, Jörg Thiemann-Linden, Robert Pressl, Karl Heinz Posch și Marta Carvalho.

Contact:

Robert PRESSL

E-Mail: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Ediție: Ianuarie 2015



Deoarece autoturismele individuale sunt folosite în medie, doar pentru o oră pe zi, este ușor de înțeles de ce traficul staționar are nevoie de atenție specială. Construcția parcarilor de mari dimensiuni în diverse destinații este scumpă și adesea în contradicție cu protecția mediului. O abordare inteligentă tratează chestiunea parcării într-un mod mai eficient – prin gestionarea parcării! Există foarte puține domenii în dezvoltarea urbană și în transport de tipul sistemului de gestionare a spațiului de parcare care ar putea aduce atât de multe beneficii calității vieții, schimbării de comportament și transferului modal.

Dar sistemul de parcare este rareori discutat rațional în dezbaterile publice. Adesea devine un discurs pur emoțional al cetățenilor și al jurnaliștilor care împiedică factorii de decizie în aplicarea unor politici inteligente și durabile de transport urban.

Această broșură oferă cunoștințele necesare pentru a construi argumente politice solide, ce sprijină diminuarea problemelor

de parcare și transportul durabil în consecință. Ar trebui consolidată poziția politicianilor, a factorilor de decizie și a multiplicatorilor, de tipul jurnaliștilor, în procesul de luare a ceea ce ar putea fi, la prima vedere, o decizie nepopulară, dar, de fapt una rațională și durabilă de gestionare a parcării pe stradă și în afara ei. Argumentele sunt dezvoltate sub formă de fapte și cifre, însoțite de o imagine / diagramă și un text explicativ ușor de înțeles, rezumând rapid argumentele cheie. Pentru probleme complexe, sunt oferite link-uri către descrieri mai detaliate.

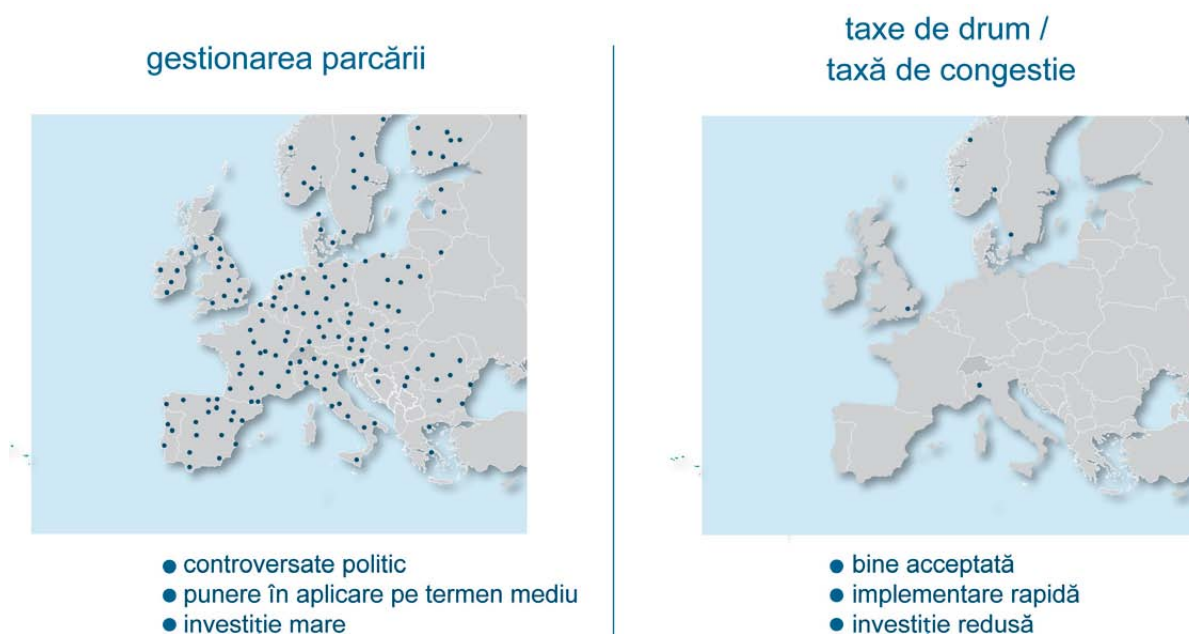
Proiectul **PUSH&PULL** vizează îmbunătățirea mobilității urbane în orașele europene prin intermediul gestionarea spațiului destinat parcării, combinată cu măsuri de gestionare a mobilității. Prin introducerea sistemului de taxare a locurilor de parcare, prin creșterea taxelor de parcare, reducerea ofertei de parcare sau implementarea unor măsuri comparabile, conducătorii auto vor fi „împinși” spre utilizarea unui transport mai durabil. În același timp, veniturile generate de gestionarea spațiului de parcare pot fi folosite pentru a promova alternative de transport, „tragând” sau atrăgând astfel utilizatorii către transportul public, mersul pe jos, mersul pe bicicletă și alte moduri durabile.

Această abordare este una inovatoare în mai multe orașe din Europa, având o capacitate ridicată de transferabilitate. Potențialul de creștere a veniturilor orașelor printr-un astfel de mecanism-nucleu de finanțare - venituri ce pot fi utilizate pentru finanțarea măsurilor de încurajare a formelor alternative de transport - este important mai ales într-un moment de criză economică.

Robert Pressl

Coordonator **PUSH&PULL**

Compararea măsurilor “push”

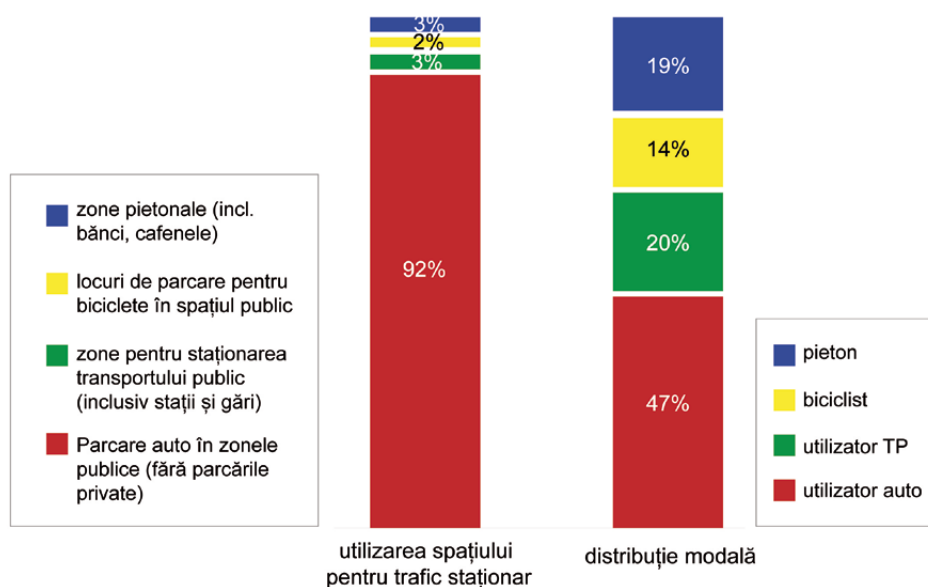


Realitatea: Gestionarea Parcării este cheia gestionării mobilității urbane.

În mod practic, fiecare deplasare a unui autoturism are ca punct final un spațiu de parcare. În consecință, gestionarea locurilor de parcare înseamnă gestionarea cererii de utilizare a autoturismului și a congestiei. Comparativ cu alte politici de transport destinate să gestioneze utilizarea auto, parcare prezintă două avantaje clare:

- Gestionarea parcurii nu necesită, de obicei, investiții mari, ca drumurile noi sau suplimentarea transportului public și poate fi realizată într-o perioadă relativ scurtă;
- Un fel de gestionare a parcurii poate fi deja regăsită în aproape toate orașele mari din Europa. Acest lucru duce la un nivel de acceptabilitate publică mult mai mare decât în cazul noilor măsuri de gestionare a utilizării autoturismului, cum este de exemplu introducerea unei taxe de congestie.

Utilizarea spațiului pentru traficul staționar și distribuția modală în Graz, Austria



Sursa : Austrian Mobility Research 2011 și Orașul Graz 2013

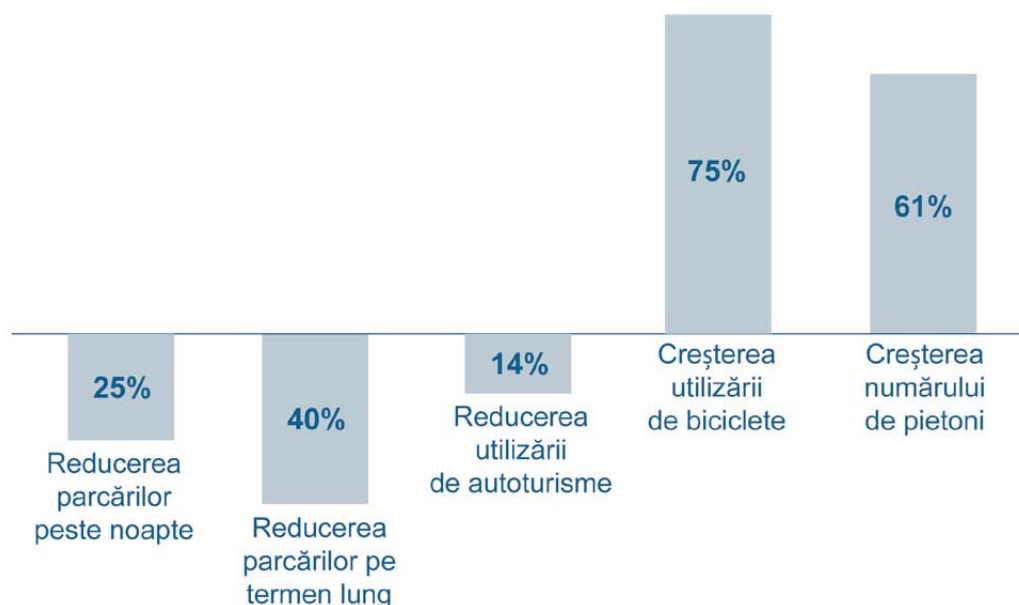
Realitatea: Spațiul public are o valoare ridicată, prin urmare, utilizarea lui pentru parcare trebuie taxată.

Fiecare loc de parcare consumă între 15 m² și 30 m², iar un șofer folosește în medie între 2 și 5 locuri de parcare diferite în fiecare zi. În orașele europene dense, un număr tot mai mare de cetățeni au început să se întrebe dacă alocarea spațiului public parcarilor a reprezentat o politică socială înțeleaptă și dacă încurajarea noilor clădiri în a construi locuri de parcare a fost o idee bună (Kodransky și Hermann, 2011, ITDP). Spațiul public din zonele dens construite are o valoare mai mare din punct de vedere social, economic și de mediu dacă este folosit în alte scopuri decât cel de parcare gratuită. Ca multe alte bunuri colective rare, acest spațiu ar trebui să fie gestionat după preț. Cercetările au aratat că, de ex. furnizarea unei zone de spațiu verde ar putea avea un impact pozitiv mai mare asupra valorii unei case de oraș decât furnizarea unui loc de parcare. În general, nu trebuie oferit spațiu public gratis autoturismelor parcate în centrele orașelor.

Un sondaj realizat în Graz, Austria, despre utilizarea spațiului public de către traficul staționar a arătat că 92% este utilizat pentru autoturismele parcate (parcarile private și garajele nu sunt incluse!). Doar 2% este utilizat pentru parcarele bicicletelor, 3% sunt zone care ar putea fi rezumate ca fiind pentru uz pietonal (incluzând bănci, cafenele etc.) și 3% este dedicat transportului public (inclusiv stații și gări). Acest sondaj indică privilegiul incredibil acordat autoturismelor parcate în utilizarea spațiului public în raport cu distribuția modală reală.

Consultați de asemenea: Studiu de caz "Compromisul Istoric – Oferta de parcare în Zurich, Elveția", la http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs07_push_measures_supplycapzurich.pdf

Rezultatele gestionării active a parcurii în Munchen



Sursa: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

Realitatea: Gestionarea parcurii contribuie la o opțiune modală mai bună și, prin urmare, la o calitate ridicată a vieții.

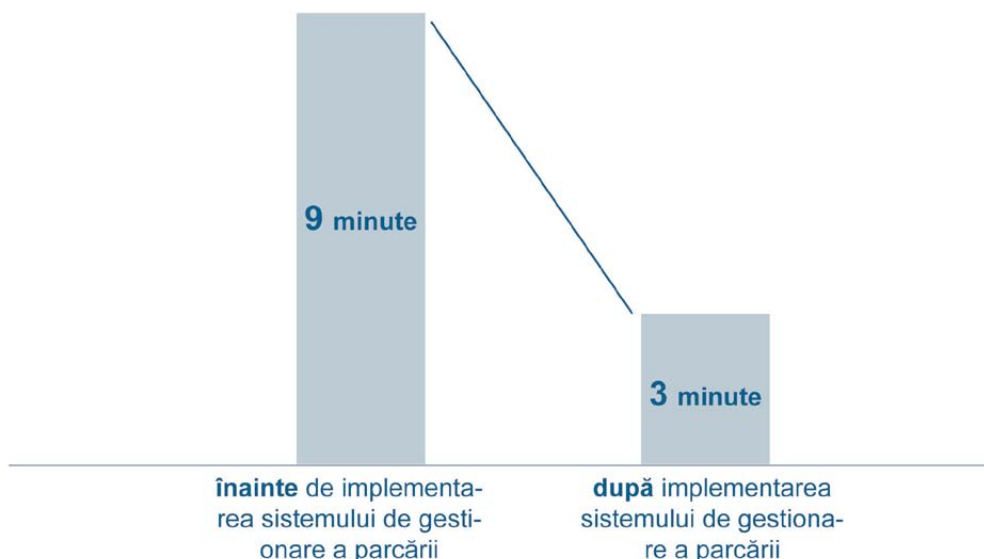
O politică cu o ofertă excesivă de parcare contribuie la congestionarea traficului și îngreunează accesibilitatea tuturor: pietoni, bicicliști, utilizatori de transport public sau conducători auto. În ciuda ofertei de parcare suplimentare în orașe în ultimii ani, congestionarea traficului s-a înrăutățit; acest lucru indicând în mod clar necesitatea unei gestionări a parcurii. Strategiile eficiente de gestionare a parcurii reprezintă o modalitate inteligentă de a trata problemele accesibilității și ale spațiului public limitat.

La începutul anilor nouăzeci orașul München s-a concentrat pe gestionarea parcurii ca o modalitate de a reduce utilizarea autoturismelor în centrul orașului. La acel moment congestia și parcare pe termen lung au fost recunoscute drept probleme cheie ce afectau calitatea vieții. Au fost introduse mai multe măsuri; printre care, au fost selectate două cartiere rezidențiale, care să reducă timpul de căutare a unui spațiu de parcare. După un studiu atent al combinației potrivite între oferta de parcare rezidențială și cea pentru vizitatori, a fost introdus un sistem de gestionare activă a parcurii. Un an mai târziu rezultatele au fost uimitoare: o reducere de 25% a parcurii peste noapte, o reducere de 40% a parcurii pe termen lung și traficul de căutare și parcare ilegală aproape eliminate. În 2008, după aproape un deceniu de gestionare activă a parcurii, utilizarea autoturismului a fost redusă cu 14% în centru, utilizarea bicicletelor a crescut cu 75% și mersul pe jos cu 61% (Kodransky și Hermann, 2011, ITDP).

REDUCEȚI TRAFICUL GENERAT DE CĂUTAREA UNUI LOC DE PARCARE!

4

Timp mediu de identificare a unui loc de parcare Viena, cartierele 6-9



Sursa: COST 342, 2005

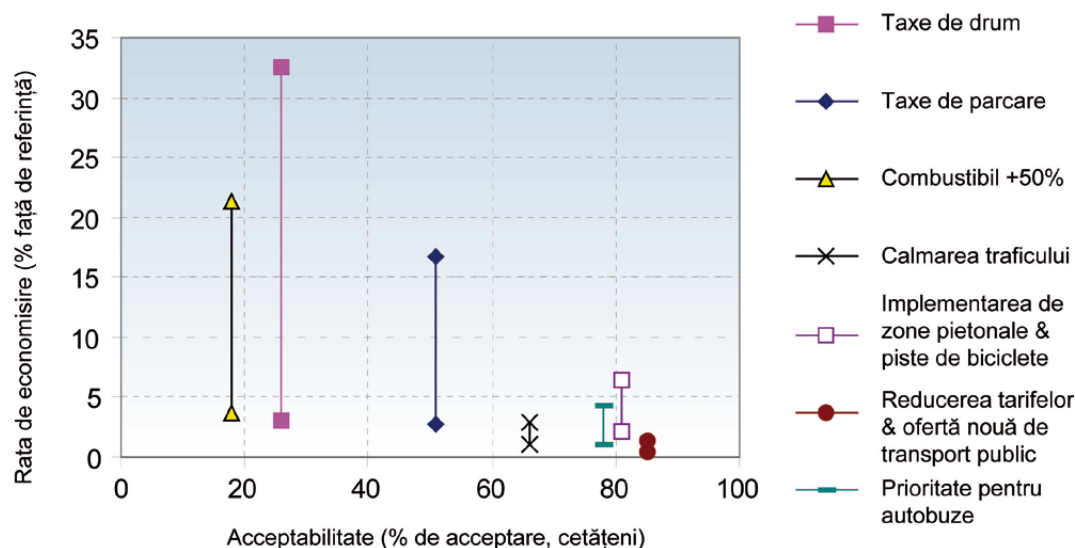
Realitatea: Gestionarea parcării duce la reducerea traficului de căutare a locurilor de parcare!

Traficul de croazieră pentru parcare (trafic pentru căutarea unui loc de parcare) duce nu numai la costuri suplimentare pentru șoferi (timp și combustibil suplimentar) - dar și la un impact negativ asupra societății: poluare, zgomot și accidente. Kodransky și Hermann, 2011, ITDP estimează că până la 50% din congestionarea traficului este cauzată de către conducătorii auto în căutarea unui loc de parcare ieftin sau chiar gratuit. Dovezile demonstrează că gestionarea eficientă a parcării împreună cu mecanismele economice care armonizează tariful de parcare pe stradă și în afara ei pot reduce considerabil traficul de croazieră pentru parcare.

O evaluare înainte și după implementare realizată în cartierele 6-9 ale Vienei prezintă o scădere a traficului de căutare a parcării de la 10 milioane km pe an la 3.3 milioane km, adică la două treimi din valoarea inițială. În timp ce, înainte de introducerea sistemului de gestionare a parcării, traficul de croazieră a reprezentat 25% din volumul total de trafic, acesta reprezintă acum doar 10%. S-a constatat în cartierele 6-9 că durata medie pentru găsirea unui loc de parcare a fost redusă de la aproximativ 9 minute la 3 minute după punerea în aplicare a sistemului. (COST 342, 2005).

Puteți studia și Articolul: "Identificarea echilibrului corect pentru succes!"

Economia de combustibil vs. acceptarea publică a măsurilor



Sursa: EU-project: PORTAL 2003

Realitatea: Gestionarea parcarii are un bun raport impact-acceptabilitate!

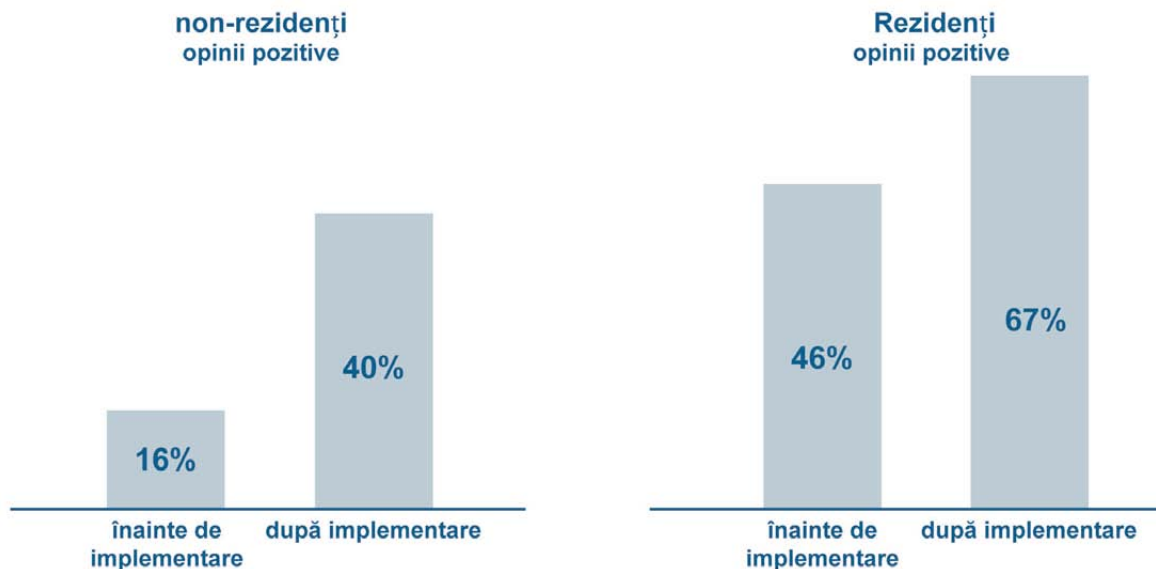
Parcarea cu plată - o componentă esențială a gestionării spațiului de parcare - are cel mai bun raport impact – acceptabilitate în comparație cu o serie de alte măsuri de reducere a consumului de energie și combustibil în transport.

Deși, ca exemplu, o dublare a prețurilor la combustibili sau a taxelor de drum / de congestie are un impact mai mare, acceptarea acestor măsuri de către cetățeni și alți actori este limitată. Reducerea sau chiar eliminarea taxărilor de transport public sunt desigur acceptate la nivel ridicat, dar impactul lor asupra economiei de energie sau reducerii în utilizare a autoturismului este foarte mic, deoarece impactul lor principal este relaționat convertirii bicicliștilor și pietonilor în utilizatori de transport public.

În comparație, parcare cu plată este extrem de eficientă și moderat acceptată.

Un alt studiu cu privire la impactul acestor tipuri de măsuri arată că dublarea taxelor de parcare a redus utilizarea auto cu 20%, în timp ce o creștere similară a frecvenței transportului public a fost estimată ca reducând utilizarea automobilului doar cu 1-2% (Kodransky și Hermann, 2011, ITDP).

Acceptabilitatea sistemului de gestionare a parării în Viena, cartierele 6-9



Sursa: COST 342,2005

Realitatea: De obicei oamenii protestează înainte de introducerea unui sistem de gestionare a parării, dar opoziția inițială se transformă în sprijin când îi conștientizează impactul!

Gestionarea Parării îmbunătățește calitatea vieții în orașe și, deși s-ar putea să protesteze atunci când este planificată, cetățenii o vor aproba odată ce este implementată. Orașe precum Amsterdam, Copenhaga, Munchen, Londra, Gent, Zurich, Strasbourg, Barcelona au o lungă tradiție în aplicarea sistemului de gestionare a parării și cetățenii beneficiază din implementarea acestei politici.

“Efectele acestor politici noi de parcare au fost impresionante: revitalizare și dezvoltare a centrelor orașelor; reduceri semnificative ale deplasărilor auto; reducerea poluării aerului; și o îmbunătățire generală a calității vieții” (Kodransky și Hermann, 2011, ITDP). Acest citat - al cercetătorilor americani studiind abordarea europeană de gestionare a parării - rezumă perfect potențialul pe care gestionarea parării îl deține în crearea de orașe mai bune.

În Viena un sondaj “Înainte și După” indică diferența de atitudine generată de punerea în aplicare a gestionării parării în Viena. Rezumând, acceptarea după punerea în aplicare a fost considerabil mai mare decât înainte. Pentru non-rezidenții cu atitudine negativă procentul a scăzut de la 68% la 54%, în timp ce opiniile pozitive au crescut de la 16% la 40%. Atitudinea pozitivă a rezidenților a crescut după punerea în aplicare a măsurilor la 67% (de la 46% înainte), în timp ce atitudinile negative au scăzut de la 34% la 30% (COST 342, 2005).

Cum vreți să arate orașul dumneavoastră?



Sursa foto: Orașul Gent

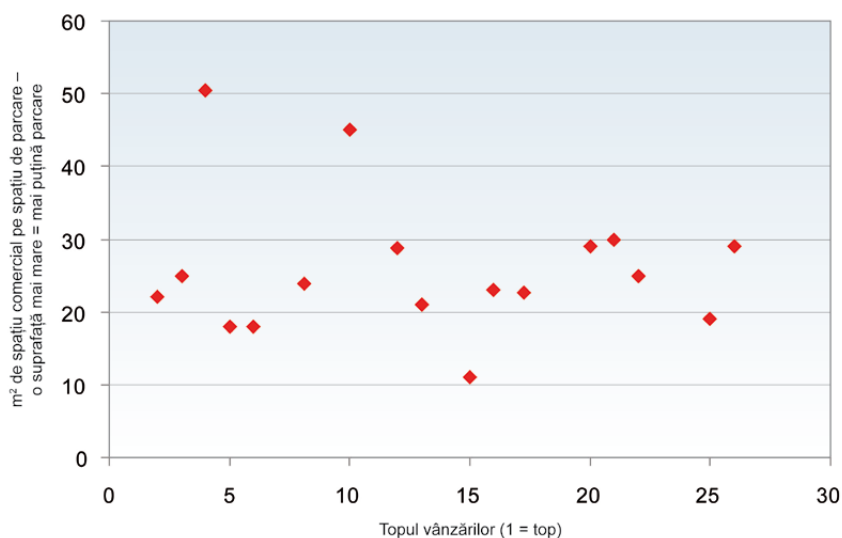
Realitatea: gestionarea parcărilor protejează orașele europene istorice de Tsunami-ul autoturismelor parcate

Centrele vechi ale orașelor nu reprezintă doar esența atracției turiștilor, ci și cheia identității locale și mândria cetățenilor. Practic, nici unul dintre orașele vechi europene dense nu a fost construit pentru a face față unui număr mare de autoturisme parcate. Pe lângă restricționarea accesului, regulamentele și o gestionare clară a locurilor dedicate parcării, a persoanelor autorizate să le utilizeze și a timpilor de parcare sunt esențiale pentru a proteja orașele istorice în fața invaziei copleșitoare a mașinilor și a aduce o utilizare rațională a spațiului public urban de calitate și așa limitat.

În regulamentul general de regenerare urbană, orașul Barcelona a urmărit consolidarea activităților comerciale, economice și de agrement din centru prin implementarea unui concept integrat de spațiu public. Parcarea pe stradă a fost redusă la 24%, crescând suprafața spațiului public cu utilizare redusă de autoturism. Reducerea ofertei de parcare nu a avut nici o influență negativă asupra activităților turistice, care, în perioada 2003 - 2007 au crescut (creștere de 27% a cererii de cazare, creștere cu 13% a activităților de turism / timp liber).

De la mijlocul anilor 1990 orașul Gent a îndepărtat parcarile de pe străzile și din spațiile publice ale centrul istoric, creând în loc o zonă pietonală de 35 ha. Din 1999 până în 2008, declinul anterior al populației orașului s-a inversat, în timp ce investițiile pe cap de locuitor au fost cu 20% peste media regională și creșterea cu noi afaceri a fost cu 25% peste media regională. Acest succes economic nu poate fi atribuit numai îmbunătățirii calității vieții ce decurge din conversia parcărilor de pe stradă în spațiu public, dar aceste schimbări au jucat un rol în furnizarea de beneficii economice.

Spațiu comercial per spațiu de parcare în afara străzii relaționat cu vânzările în centrele orașelor din Marea Britanie



Sursa: Orașul Edinburgh, 2005

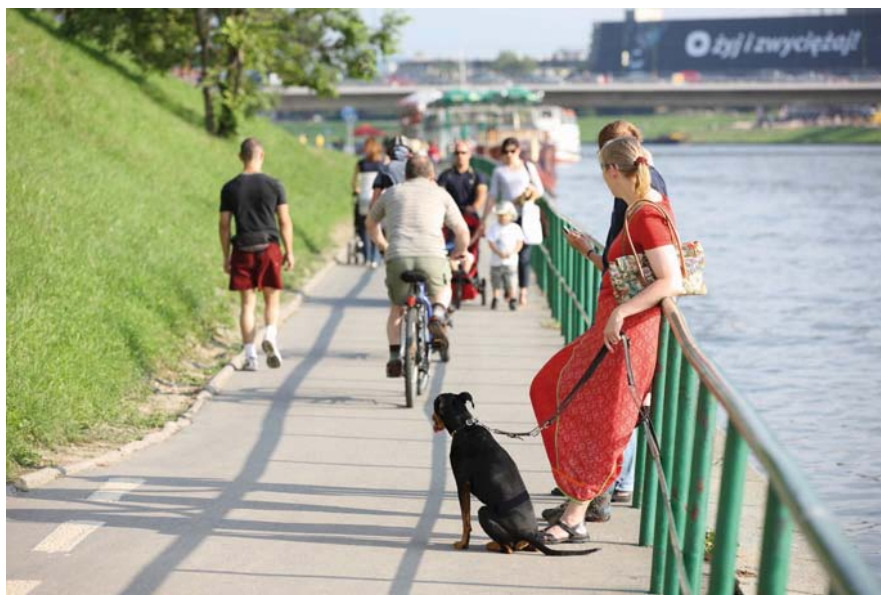
Realitatea: Gestionarea Parcărilor nu va afecta strada principală – ea va susține economia locală.

Disponibilitatea parcarilor într-un oraș atractiv este mult mai puțin importantă pentru succesul comerțului decât ar putea crede proprietarii magazinelor. Oamenii aleg unde să cumpere în funcție de diversitatea și calitatea magazinelor precum și în funcție de atmosfera locului. Parcarea joacă un rol, dar nu este principalul factor. Cercetările arată că NU există nici o relație între suprafața ofertei de parcare și succesul centrelor comerciale.

Oamenii care merg la cumpărături pe jos, pe bicicletă și cu transportul public vizitează mai des și mai mult magazinele decât cei care vin cu mașina.

În cazul în care parcare nu este reglementată, cumpărătorii și vizitatorii care vin cu mașina ar putea întâmpina dificultăți în găsirea unui loc disponibil aproape de destinație. Când parcare nu este reglementată, spațiul din fața magazinelor este adesea folosit pentru parcare pe termen lung (uneori chiar de proprietarii magazinelor!) în loc să fie disponibil pentru clienți. Henley este unul dintre multe orașe din Marea Britanie, unde acest lucru este o problemă; “Ar fi mult mai bine utilizat acest spațiu dacă parcare ar fi restricționată pentru a-l face disponibil mai multor utilizatori” este sugestia managerului centrului orașului cu privire la parcare pe strada principală (Henley Standard, 2013).

Calitatea rutelor pietonale între spațiile de parcare și zonele comerciale



Sursa foto: Harry Schiffer - Eltis

Realitatea: Zonele de parcare ușor de utilizat situate la distanțe mici de mers pe jos de locații cheie sunt acceptabile!

Numărul de autoturisme în continuă creștere din orașele UE lasă impresia că nu există nicio dată suficient loc de parcare. Oamenii și-ar dori să parcheze în fața magazinelor. Pentru a realiza un echilibru între nevoile de parcare și spațiile disponibile în zonele comerciale, distanțele pietonale rezonabile sunt esențiale pentru obținerea unor soluții eficiente. Sondajele arată că rutele pietonale bine concepute de la garaje la destinațiile din centrul orașului sunt bine acceptate. Deci, provocarea constă în influențarea “hărții mentale” a conducătorilor auto care aproape întotdeauna supraestimează timpul și distanțele consumate de la parcare la destinația lor finală. Hărțile și panourile indicatoare reprezintă un bun sprijin.

Copenhaga este un bun exemplu al unui oraș care a redus numărul locurilor de parcare din interiorul centrului cu câteva sute și în același timp, a investit într-o rețea de înaltă calitate pentru pietoni și bicicliști.

Utilizarea inteligentă a spațiului limitat al unei companii



Sursa foto: FGM-AMOR

Realitatea: Gestionarea parcărilor nu va împiedica companiile să investească în orașul dumneavoastră!

Orașul Amsterdam a redus continuu numărul locurilor de parcare în centrul orașului încă din anii nouăzeci și are unele dintre cele mai mari taxe pentru parcare pe stradă din Europa. În ciuda acestui fapt, Amsterdam reprezintă încă unul dintre cele mai bune locuri pentru a face afaceri conform directorilor generali ai celor mai mari companii europene (Cushman & Wakefield, 2012). Într-un sondaj despre climatul de afaceri din cele mai mari 30 de orașe și localități din Olanda, comandat de Ministerul Olandez al Afacerilor Economice, nu a fost găsită nici o dovadă de relocare a vreunei companii din cauza lipsei de parcare (Ecorys, 2005).

Orașul Oxford, Anglia, a suspendat autorizarea construcției de parări pentru clădirile noi din centrul orașului în anul 1973. Rămâne un oraș de mare succes din punct de vedere economic (Consiliul Local Oxfordshire, 2005).

Investițiile în parcare pentru biciclete care utilizează spațiul ocupat anterior de autoturisme servesc unui număr mult mai mare de angajați, cu ajutorul aceluiași spațiu sau chiar mai puțin. Aceasta este o utilizare inteligentă a spațiului limitat al unei companii.

Puteți utiliza de asemenea studiul de caz privind Nottingham Workplace Levy (Taxă de Parcare la Locul de muncă)

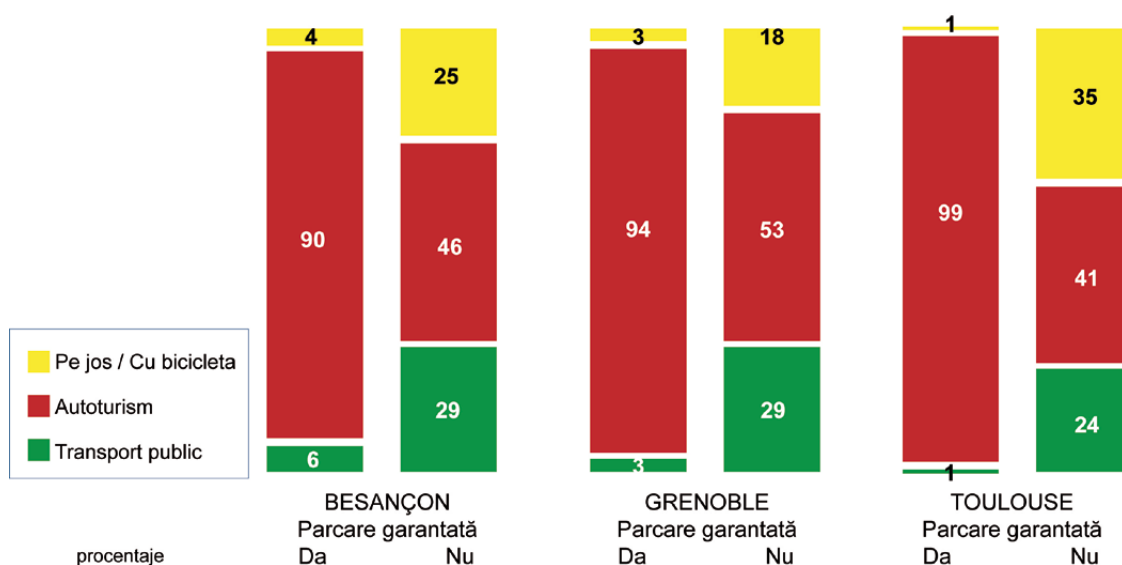
http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs02_push_measures_nottinghamwpl.pdf

Puteți accesa de asemenea studiul de caz privind sistemul de gestionare a parării de la Universitatea Tehnică din Graz:

http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs05_push_measures_tugraz.pdf

Influențați deplasările navetiștilor!

Angajați cu/fără parcare garantată în Franța



Sursa: Cetățenii față de autoturism – o analiză comparată a comunităților locale din Besançon, Grenoble, Toulouse, Berna, Geneva și Lausanne, 1998.

Realitatea: Locul de parcare garantat la locul de muncă influențează alegerea modală în mod semnificativ.

Când se decide asupra modului de deplasare la originea călătoriei - adesea la domiciliu - disponibilitatea (așteptată) a unui loc de parcare la destinație este un factor important în luarea deciziei. Un spațiu de parcare garantat direct la locul de muncă este, de exemplu, un factor crucial pentru angajați în decizia de a utiliza autoturismul pentru deplasarea la locul de muncă. Sondaje realizate în diferite orașe franceze și elvețiene arată că angajații care au un loc de parcare garantat la locul de muncă utilizează autoturismul mult mai mult decât cei care nu au parcare sau dispun de locuri de parcare limitate.

Limitarea ofertei de parcare gratuită disponibilitatea locurilor de parcare doar cu plată precum și orice alt mod de gestionare a parcarii va duce la o schimbare semnificativă în comportamentul de călătorie al utilizatorilor de autoturisme.

Și traficul staționar cauzează riscuri!



Sursa foto: Robert Pressl

Realitatea: Gestionarea parcărilor contribuie la siguranța drumurilor!

Din cauza dimensiunii fizice reduse, copiii se confruntă cu un risc ridicat de a fi accidentați în intersecții sau la trecerile de pietoni unde autoturismele sunt parcate prea aproape - chiar și în zonele rezidențiale cu viteze mici de deplasare, având parcare densă pe ambele părți ale străzii. Gestionarea parcării și mai ales aplicarea regulamentelor și a legilor aduce o contribuție majoră la siguranța rutieră, asigurând vizibilitate pietonilor la traversări și a tuturor participanților la trafic și la intersecții. În cartierele urbane vechi, dens populate, cu străzi suprasolicitate de parcare, chiar și pompierii susțin aplicarea corectă a legii pentru a le asigura accesul atunci când există un incendiu.

Parcarea ilegală nu este o infracțiune banală!



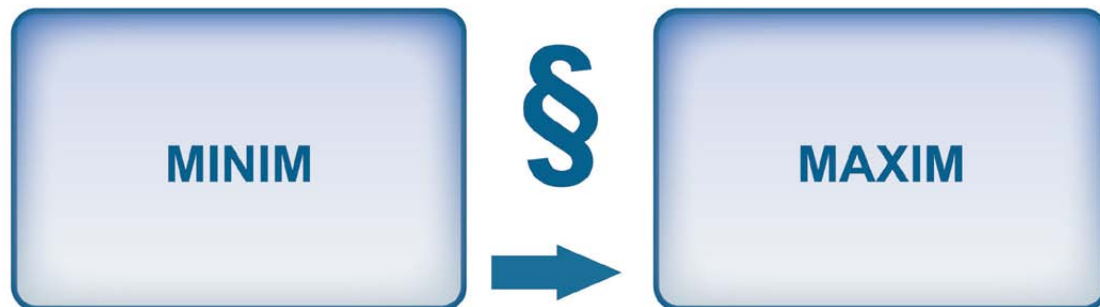
Sursa foto: Foto Wolf

Realitatea: Sancționarea parcărilor ilegale este necesară și nu vizează hărțuirea utilizatorilor de autoturisme.

Aplicarea reglementărilor cu personal - creând noi locuri de muncă - sau cu camere este esențială pentru a evita parcarea nepăsătoare și periculoasă și pentru a vă asigura că sistemul de gestionare a parării funcționează. Alți utilizatori de transport beneficiază - autovehicule de urgență sau de livrare, dar și bicicliștii sau persoanele cu mobilitate redusă, în scaune cu rotile, pietoni cu cadru sau mame cu carucior pentru copii. Sancționarea pentru a proteja societatea de încălcarea reglementărilor de parcare este foarte acceptată. Plasarea obstacolelor fizice pe străzi (bolarzi) pentru a preveni parcarea ilegală este doar o soluție situată pe locul doi ce irosește astfel spațiul public. Obstacole lipsă ar putea fi înțelese ca "loc de parcare gratuit unde nu există nici un obstacol" în cultura mobilității locale.

Aplicarea legii parării este necesară pentru a garanta că utilizatorii de autoturisme respectă regulile de parcare stabilite de municipalități. În trecut poliția era responsabilă pentru implementarea acestei măsuri, dar experiența arată că rezultate mai bune pot fi adesea obținute prin externalizarea serviciului către companii private, indiferent dacă acest lucru este realizat de gardieni care patrulează pe străzi sau prin mijloace mai tehnice, precum identificarea numărului de înmatriculare cu mașini de scanare.

Standarde de Parcare



Realitatea: Standardele de parcare pot avea un impact pozitiv asupra locuirii și asupra altor proiecte imobiliare.

Adesea, costurile pentru construirea unui spațiu de parcare într-un garaj subteran pot atinge sume între 20.000 € și 40.000 €. În multe proiecte urbane de (re) dezvoltare parcare joacă un rol important, mai ales din punctul de vedere al fezabilității financiare a proiectului. Cerințele de parcare - cunoscute de asemenea, sub numele de standarde sau norme de parcare - reprezintă un aspect fundamental pentru aria imobiliară și cheia în asigurarea legăturii dintre regenerarea urbană și mobilitatea durabilă. Standardele maxime de parcare ar trebui să ia locul standardelor minime, în special în zonele în care există un control eficient al parcării pe stradă.

Standardele de parcare ar putea fi legate de accesibilitatea zonei cel puțin cu transportul public. Dacă o zonă este bine deservită de transportul public mai puțini oameni din zonă au nevoie de un autoturism. Cerințele minime de parcare pot fi eliminate pentru a stimula creșterea durabilă, așa cum s-a întâmplat recent în São Paulo (ITDP, 2014) sau deja de un număr de ani în Amsterdam, Zürich, în unele părți din Paris sau în multe zone din Marea Britanie.

Tarifele depind de politici și obiective



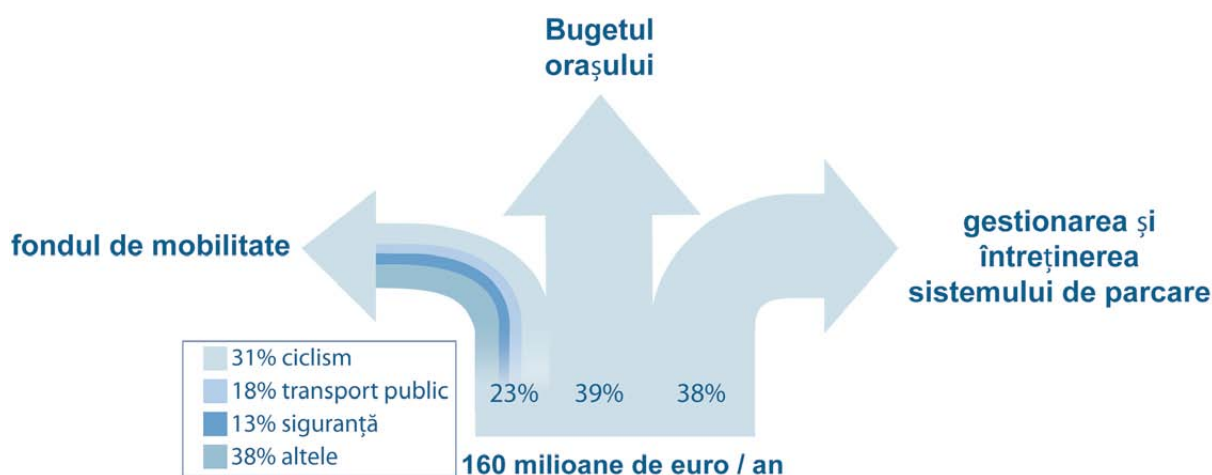
Sursa foto: ©iStock.com/faberfoto_it

Realitatea: Tarife corecte, prețuri și amenzi adecvate, esențiale pentru succesul sistemului de gestionare a parcării.

Investiția pe termen lung în garaje - publice sau private - în cele mai multe cazuri a fost o parte esențială a politicii de parcare în multe zone. În teorie, tarifele ar trebui să fie bine echilibrate – atât în garaje, cât și pe stradă. Dar relația dintre prețul parării din afara străzii și cel de pe stradă nu este aceeași în orașe. Unele orașe aplică taxe mai mari pe stradă, iar altele au prețuri mai mari în afara ei. În general, taxele mai mari pentru parcare pe stradă - în comparație cu cele din afara ei - ar putea duce la trafic generat de căutare a unui loc de parcare mai scăzut și la transformarea garajelor în spații mai competitive. Aceasta este o strategie importantă în negocierea cu investitorii privați privind construirea de garaje.

Detalii suplimentare în: „Reducerea traficului de căutare a unui loc de parcare”.

Utilizarea taxelor de parcare în Amsterdam



Sursa: Fondul de Mobilitate Amsterdam, 2014

Realitatea: Gestionarea Parcării poate spori veniturile municipalităților ce pot fi ulterior utilizate pentru încurajarea mobilității durabile!

Adesea, orașele sunt dependente de guvernele naționale pentru o mare parte din bugetele lor. În ultimii ani, reducerea acestor bugete a avut loc aproape peste tot. Taxele pe proprietate sunt, în multe orașe o sursă principală de venituri locale. Cu excepția unor foarte puține orașe, valorile imobiliare au scăzut în general în Europa, reducând veniturile locale. Gestionarea parcării sau, mai bine, abordarea PUSH&PULL poate contribui la creșterea veniturilor municipale fără a crește - sau chiar reducând - presiunea fiscală asupra rezidenților și, în același timp, îmbunătățind calitatea modurilor de transport alternativ. Aceste venituri ar trebui să fie (cel puțin parțial) alocate finanțării măsurilor de mobilitate durabilă.

În Amsterdam, de exemplu, venitul brut provenit din parcare cu plată pentru anul 2012 a fost de circa 160 milioane de euro. 38% din acești bani au fost cheltuiți pe gestionarea și întreținerea sistemului de parcare, 39% au mers la bugetul general al orașului, iar 23% au fost cheltuiți pentru a finanța măsuri de mobilitate (31% pentru ciclism, 18% pentru transportul public, 13% pentru îmbunătățirea siguranței etc.). Acesta reprezintă Fondul de Mobilitate Amsterdam. Alte orașe ca Gent, Barcelona, Graz sau Nottingham (cu Taxa de Parcare la Locul de muncă) urmează o abordare similară.

Mai multe informații despre proiectul PUSH&PULL sunt disponibile la www.push-pull-parking.eu



Cofinanțat prin programul Energie inteligentă
– Europa al Uniunii Europene

Responsabilitatea exclusivă pentru conținutul acestei publicații revine autorilor. Aceasta nu reflectă neapărat opinia Uniunii Europene. Nici EASME, nici Comisia Europeană nu sunt responsabile pentru o eventuală utilizare a informațiilor conținute în această pagină.